

PAPER

ANÁLISIS DEL DERECHO A LA MOVILIDAD URBANA DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO: EL CASO DE LAS MUJERES EN EL PARTIDO DE LA MATANZA

DMUCHOWSKY, Jimenajimenagd@hotmail.com.ar ; jimena.dmuchowsky@gmail.comCentro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana (CETAM),
Instituto Superior de Urbanismo (ISU), FADU, UBA

Resumen

El concepto de derecho a la movilidad, adquiere notoriedad a partir del cambio de milenio de la mano del sociólogo francés Francois Ascher, quien plantea la importancia de la movilidad como tema social y político, en un contexto de cambio de paradigma que se visibiliza en el pasaje del término transporte al de movilidad. El mismo ocurre en un proceso de urbanización a escala global caracterizado por una suburbanización de carácter extensiva en el territorio, que genera un urbanismo de fragmentos, con presencia de espacios conectados y desconectados, y lugares accesibles e inaccesibles.

En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, a partir de los procesos de expansión territorial, se evidencia que el desarrollo de infraestructura o de servicios de transporte no necesariamente propician una mayor conectividad e integración territorial para garantizar el acceso al transporte público, por el contrario, se observan patrones que privilegian la movilidad privada por sobre la movilidad pública.

Por otro lado, en los últimos años del presente siglo comenzó a problematizarse con mayor cantidad y tipologías de estudios la cuestión de la movilidad por género. Resulta interesante indagar respecto a los viajes segregados por femeneidad, atendiendo a las elecciones modales de las mujeres, partiendo de los siguientes presupuestos: la movilidad de las mujeres está orientada al uso de transportes públicos o modos activos, en

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

detrimento del automóvil particular, reservado en su mayoría para el uso de los hombres; y las mujeres realizan mayor cantidad de viajes para satisfacer actividades no ocupacionales, es decir, del ámbito doméstico, por lo general emplazadas en las cercanías de sus residencias, en comparación con las actividades ocupacionales.

En este sentido, en el siguiente trabajo, se propondrá analizar la movilidad de la población femenina en la Región Metropolitana de Buenos Aires, a partir de información que se pueda extraer de fuentes secundarias y complementando la información a partir de entrevistas y observación, con el objetivo de intentar obtener una descripción acabada de las elecciones modales y los motivos de los viajes a fin de intentar dilucidar si es posible el ejercicio de un derecho a la movilidad, o en qué términos es ejercido por parte de las mujeres, en el contexto señalado anteriormente de modelo de urbanización automóvil intensivo.

Palabras clave: Región Metropolitana, movilidad, derechos, género, La Matanza

Introducción

El objetivo de este trabajo será realizar una aproximación a la situación en la que se encuentra la movilidad urbana de las mujeres en el partido de La Matanza, en la primera corona del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Caracterizaremos particularmente las localidades de Ramos Mejía, San Justo y Villa Luzuriaga, de compleja accesibilidad al transporte público ya que se encuentran en un espacio intersticial entre el Corredor Sudoeste y el corredor Oeste. En el contexto de reconfiguración socio-espacial de la Región, donde se evidencian las huellas de la segregación socio-espacial y la fragmentación socio-territorial, a partir del estudio que se realice en este trabajo, se buscará analizar la relación existente entre la accesibilidad y el ejercicio del derecho a la movilidad. La planificación actual del transporte y la movilidad, orientada hacia infraestructuras viales dentro del paradigma automóvil intensivo y la consecuente dificultad de acceso a la movilidad pública, promueven el uso de alternativas privadas. Si bien, el empleo de movilidades privadas produce un efecto de segregación respecto a los sujetos que pueden o no tener acceso a las mismas, en el caso de las mujeres, es aún más evidente, ya que la posesión y uso del automóvil se encuentra restringido o es menor, y favorecen el empleo de modos activos o públicos entre sus elecciones modales.

La principal hipótesis de trabajo gira en torno a la idea de que el ejercicio del derecho a la movilidad, en el paradigma actual del modelo automóvil intensivo, se encuentra ligado al empleo de modos particulares, y en el caso de las mujeres, diremos que el

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

ejercicio pleno de la movilidad no está garantizado, ya que su acceso al transporte privado particular, se encuentra restringido.

El trabajo está estructurado en tres grandes partes, un primer apartado, estará orientado hacia la definición del marco teórico del estudio, a partir del tratamiento del concepto del derecho a la movilidad y los estudios de género. En segundo lugar, se incluirá un análisis de los aspectos teóricos y/o conceptuales desarrollados por otros autores, en relación a la configuración territorial y de la movilidad en la Región Metropolitana que se condicen con los procesos y dinámicas observados en el caso de estudio. A continuación, se presentará un análisis del transporte y la movilidad en las localidades en estudio, en relación a su configuración y se incorporará un análisis de las entrevistas llevadas a cabo, que se encuentran en proceso de análisis para el progreso de la investigación, para finalmente presentar una primeras conclusiones de carácter preliminar respecto a la forma en que ejercen su derecho a la movilidad las mujeres que habitan en La Matanza, en relación a los modos que emplean para sus desplazamientos.

Marco teórico

Derecho a la movilidad

Los orígenes del concepto del derecho a la movilidad pueden rastrearse en los debates de los años setenta de la sociología urbana, en relación a la propuesta de Lefebvre (1968) sobre el derecho a la ciudad. Retomando así el concepto introducido por Lefebvre el derecho a la ciudad no puede pensarse como una simple visita o retorno a la ciudad tradicional. Debe formularse como derecho a la vida urbana, transformada, renovada. El concepto de derecho a la movilidad, recién adquiere notoriedad a partir del cambio de milenio de la mano del sociólogo francés Francois Ascher, quien plantea la importancia de la movilidad como tema social y político, a partir de tres razones fundamentales. En primer lugar, es indispensable desde el punto de vista económico y social, pues es una condición clave de acceso al mercado laboral, a una vivienda digna, a la educación, a la cultura y el ocio, a la vida en familia. A su vez, la movilidad es por una parte, precondition de los otros derechos, y por otra, una especie de derecho genérico con importancia social creciente. En segundo lugar, porque la movilidad se convierte en el factor principal en la vida cotidiana activa de las personas. En otros términos, la movilidad no es un medio, es una parte de la vida por derecho propio. Y finalmente, porque la movilidad tiene un costo económico, social y medioambiental.

La construcción teórica del concepto derecho a la movilidad se evidencia en un cambio de paradigma que simbólicamente se visibiliza en el pasaje del término transporte al de movilidad. El mismo ocurre simultáneamente en un proceso de urbanización a escala global caracterizado por una suburbanización de carácter extensiva en el territorio y que lejos de ser homogénea genera un urbanismo de fragmentos, diferencias y polarizaciones entre espacios conectados y espacios desconectados, lugares accesibles y lugares inaccesibles.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

En síntesis, el derecho a la movilidad podría expresarse como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad que facilite su accesibilidad y conectividad y que respete las condiciones de igualdad y sostenibilidad permitiendo el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. A su vez, por sistema integral de movilidad deberá entenderse el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio. Por lo tanto implica o supone la existencia de un espacio público adecuado que permita a las personas apropiarse de él mediante su uso y disfrute cotidiano. La movilidad es el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura.

La realización del derecho a la movilidad establece una base condicionante para el ejercicio de otros derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo, el desarrollo, la alimentación, la vivienda y la cultura, debido a que las distancias, tiempo y exigencia de movimiento se hacen evidentes y necesarios para su ejecución.

Estudios de género

El urbanismo no es neutro desde un punto de vista de género, ya que si los planificadores urbanos no consideran dicha variable para su trabajo, es probable que en las opciones de desarrollo urbanos, las mujeres sean perjudicadas. Esto se debe a que las mujeres son mayoritariamente usuarias de equipamiento urbano y del transporte público, por su rol en la reproducción social, las condiciones económicas más desfavorables que las de los hombres para su desarrollo en el mercado laboral, así como por el acceso más restringido al vehículo particular. Un urbanismo que considere estas circunstancias, logrará crear condiciones más favorables para el desarrollo de las ciudades donde se buscará resolver los problemas asociados a la accesibilidad, conectividad entre diversos lugares para compatibilizar las diversas actividades que implican la vida contemporánea (Sánchez de Madariaga, 2004)

Gutiérrez y Reyes (2017), recuperan a Tobio (1995), con su idea de que el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos -los hombres- efectúan los desplazamientos monofuncionales de largo alcance y otras -las mujeres- los desplazamientos diversificados de corto alcance. De esta manera, la segregación puede manifestarse permitiendo o restringiendo el acceso, de derecho o de hecho, en el caso de las mujeres a ciertos espacios, que suelen estar asociados a la transmisión de conocimientos técnicos o simbólicos, que constituyen la base del poder y reconocimiento social.

Retomando lo dicho anteriormente, en el estudio de Cebollada (2009), se plantean números que avalan la presunción de que las mujeres tienen menos acceso a la licencia para conducir, y que su movilidad depende del uso del transporte público o la movilidad activa (no motorizada), seguramente relacionado a las actividades de la órbita doméstica de las cuales se ocupan, tales como las compras, el acompañamiento de los hijos a las instituciones educativas, o a los centros de salud,

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

actividades que suelen satisfacerse en las inmediaciones a la residencia. A su vez, hay que destacar que el automóvil es altamente selectivo en su uso, mientras que los medios alternativos tienen un carácter más igualitario: el desplazamiento por medios no motorizados se caracteriza por su universalidad, ya que todos los individuos lo practican. Por su parte, los medios de transporte públicos se definen por su carácter democrático al ser accesibles independientemente de las características sociales de los usuarios. El auto particular privado presenta importantes desigualdades sociales en su uso.

Los distintos roles que se distribuyen a mujeres y hombres por motivos de género suponen que cada sexo tiene una relación diferente ante el vehículo privado o, en otras palabras, las desigualdades en el reparto de los recursos domésticos, considerando el automóvil como uno de éstos.

Caracterización de la movilidad en la RMBA

El estudio y comprensión de las nuevas demandas de la movilidad implica un nuevo enfoque sobre la configuración espacial. Torres (2001), aporta datos respecto de las nuevas tendencias y dinámicas en la región metropolitana, relativa a la difusión de grandes equipamientos de consumo, ocio y espectáculos; la consolidación y ampliación de distritos de gestión empresarial; nuevas lógicas de localización del capital industrial, y el rediseño de la red de transporte metropolitano. El desequilibrio en el desarrollo urbano se puede ver hoy en donde coexisten las concentraciones emergentes de población marginada y la urbanización modernista y consumista (Harvey 2013). En ese sentido, Ciccolella (1999), sostiene que los destinos de las inversiones en infraestructura de transporte y circulación que favorecen la aparición de estos nuevos espacios de producción, consumo y residencia a través de los procesos de metropolización y urbanización, que llevan a una mayor “motorización”, es decir, mayor utilización de vehículos particulares para trasladarse en detrimento del transporte público. La opción de uso del vehículo privado se podría vincular a la exclusión social, en relación a la organización de la ciudad y a la oferta de otros modos de transporte. La ciudad tiene una influencia directa en las opciones de movilidad de las personas y se refleja en las pautas y estrategias utilizadas para resolver los desplazamientos cotidianos. Las diferentes características de cada área urbana dibujan un territorio desigual en relación al grado de dependencia del auto. De esta manera, el uso del vehículo privado para los desplazamientos cotidianos, organiza unas estrategias dependientes de él (Miralles, 2005).

En la RMBA, los modos actuales de expansión metropolitana presentan tres características que inciden en las condiciones de movilidad: un contexto de baja densidad poblacional que responde a formatos residenciales más habituales en los procesos de suburbanización (urbanizaciones cerradas, loteos populares, villas y asentamientos y conjuntos de viviendas de interés social); una elevada dispersión territorial en la segunda corona metropolitana y en los ejes e intersticios de avance de la urbanización (largas distancias entre actividades, amplios vacíos urbanos y discontinuidades); y la propia fragmentación de la trama urbana, que provoca

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

obstáculos en la circulación y necesidad de rodeos. Estas tres características responden al modelo de movilidad automóvil intensivo y al mismo tiempo condicionan las alternativas de movilidad, reforzándolo. En este contexto urbano, se debilitan las condiciones para la generación de una red de transporte público sostenible (Blanco, San Cristobal y Bosoer 2014). En los últimos veinte años las tendencias muestran que hubo un crecimiento de la motorización individual; una generalización de los subsidios, como contrapartida al incremento en los boletos del transporte público ocurridos años antes; el surgimiento de posiciones empresariales dominantes en el transporte público masivo, la gestión pasa a estar en manos de grupos privados; disparidad entre la calidad del servicio de los ferrocarriles y el autotransporte y la instalación y crecimiento de nuevos servicios colectivos. Los cambios acaecidos en los últimos veinte años, muestran un panorama general sobre los transportes colectivos: falta de información, rigidez reglamentaria, la restricción de cobertura, diversificación de los servicios y la clandestinidad. (Gutiérrez, 2012).

Un segundo concepto estrechamente vinculado con el de movilidad, es el de accesibilidad. El mismo hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. Los estudios sobre accesibilidad miden su mejora únicamente con la construcción de infraestructuras de transportes olvidando la dimensión individual y temporal del concepto. La dependencia respecto al vehículo particular es cada vez mayor por parte de los ciudadanos si desean ejercer su derecho a la ciudad. El derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de las personas en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.) sólo puede ser real si existe un adecuado acceso a los bienes, servicios y actividades que ésta ofrece (Miralles, 2003).

Movilidad en las localidades de Ramos Mejía, San Justo y Villa Luzuriaga

En este apartado se introducirán las localidades presentadas en el estudio a fin de caracterizarlas y luego, a partir de los datos aportados por los entrevistados y otros extraídos de INTRUPUBA y ENMODO, se intentará realizar un diagnóstico de cuáles son los servicios que se observan y qué características presentan en cada una de las localidades presentadas.

Ramos Mejía

La ciudad de Ramos Mejía está ubicada sobre las vías de comunicación más importantes de la zona Oeste: Av. Rivadavia (Ruta Nacional N° 7), Av. Gaona (Acceso Oeste), FC. Sarmiento, Av. Díaz Velez y Av. Mosconi. El centro de la ciudad se encuentra en las inmediaciones de la estación de ferrocarril que lleva su nombre y corresponde a la línea Sarmiento, constituye un centro de trasbordo principal, donde en hora pico se registran aproximadamente 92. 500 pasajeros por día. Circulan por la

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

ciudad 14 líneas de transporte público colectivo¹ que en algún momento de su recorrido pasan por la estación de ferrocarril. Las principales vías de circulación corresponden a las vías de ferrocarril y a las avenidas o calles por donde se observan los recorridos de las líneas de transporte público colectivo: Av. Rivadavia, Av. de Mayo, Pte. Perón (ex Gaona), Alem, Ricchieri, Av. Gral. Alvarado, Av. San Martín.

En relación al transporte privado, frente a la estación, tanto del lado norte como del sur se emplazan paradas de taxis, y en algunas esquinas cercanas a la estación se observan paradas de chárteres o combis². En esta ciudad se observa que funciona como nodo de transferencia tanto para el transporte público como para el privado, tanto para aquellos pasajeros que se trasladan al interior del partido o quienes viajan a la Capital Federal. Por lo general, los taxis se empujan para hacer viajes cortos, llegar más rápido a lugares alejados de las principales avenidas por donde circula el transporte público o en horario vespertino cuando la frecuencia del mismo es menor o directamente no se prestan servicios. Se trata de una ciudad donde el nivel socioeconómico es medio, medio-alto, y la cobertura del transporte en algunas zonas en bajo, ya sea porque están alejadas de las avenidas principales o porque los servicios que circulan por la zona tienen poca frecuencia esta situación deriva en que quienes tengan acceso decidan tener movilidad automovilística propia o recurran a un servicio formal o muchas veces informal de agencias de remises que no están registradas para trasladarse hacia la estación de la ciudad.

Siguiendo las perspectivas que surgen de las entrevistas diremos que, en términos generales, las mujeres que viven en Ramos Mejía coinciden en que es una ciudad "cómoda" para vivir, que tiene acceso a todos los servicios que necesitan, equipamientos de salud, educación y entretenimiento. Priorizan realizar sus actividades por la zona, ya sean laborales o del ámbito doméstico, tales como compras, visitas al médico, acompañamiento a un familiar, etc. Presentan en general una movilidad en etapas, es decir, hacen varias actividades en el día y como decíamos anteriormente, en un radio espacial corto de alrededor de 40 cuadras.

A su vez, se muestran de acuerdo al plantear que la ciudad está pensada o proyectada para favorecer el uso del transporte público antes que el privado. Sus elecciones respecto a qué modo utilizar depende del destino hacia donde se muevan o la distancia a la que se encuentran. Reconocen que en los últimos 10 o 15 años el parque automotor ha crecido en magnitud y que se refleja en la movilidad de la zona, especialmente al momento de encontrar lugar para estacionar, por lo cual dependiendo la hora y las distancias algunas veces prefieren emplear el transporte público o caminar.

Por otro lado, se evidencia una cuestión interesante para problematizar referida a la movilidad transversal entre lo que es considerado ramos sur y norte, ya que el ferrocarril supone una barrera física que genera complicaciones para las dinámicas entre los dos sectores, y hay una ausencia de conexión entre ellos. Desplazarse en un transporte público desde un sector al otro, podría demorar mucho tiempo ya que

1-Líneas: 1, 88, 96, 136, 153, 162, 163, 166, 172, 205, 242, 298, 378, 620 y 621.

2-Empresas: Mundo chárter; Via Ramos; Cercano oeste; Mercobus; Agatour.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

no hay ningún modo que vaya directo; lo mismo ocurre para el uso del automóvil, dependiendo la hora, los cruces se encuentran cerrados por el paso del tren y se dificulta cruzar. Cabe destacar que en esta localidad no se registran cruces bajo nivel ni puentes como los hay en otros distritos lindantes. De esta manera, se prefiere hacer desplazamientos a pie para los cruces.

En relación a su apreciación del transporte público, reconocen que la nueva gestión de los ferrocarriles ha mejorado mucho, pero no se muestran satisfechas con la nueva disposición de la estación en el lado norte de los trenes con destino a once, ya que no resulta 'cómoda'. Por otro lado, concuerdan en que la cobertura de transporte es buena en horarios diurnos, no así en horarios nocturnos, donde se hace más difícil la movilidad, hacia ciertos destinos, como puede ser al centro de la capital, siguiendo el corredor del oeste (Rivadavia, ferrocarril), hacia Palermo por el metrobus, hacia otras localidades del oeste de la RMBA o aledañas al corredor oeste, sin embargo cuando se trata de viajar hacia el norte o el sur, es decir, la movilidad transversal, es necesario realizar trasbordos y la movilidad se vuelve más compleja, no sólo por las distancias, sino también los tiempos y costos de viaje.

En general, si el transporte público tuviera mejoras en sus servicios, como la frecuencia, el estado de los coches o algunos cambios para mejorar los recorridos de los ramales, lo usarían más, en el caso de las mujeres que emplean más modos privados, o estarían más satisfechas y cómodas en el caso de los que lo usan.

En esta localidad, como conclusión podemos extraer que las mujeres tienen más posibilidades de elección y oferta de transporte para desplazarse, las preferencias estarán determinadas por las distancias, los horarios y lugares hacia donde desplazarse. La cobertura del transporte es amplia, aunque sigue siendo limitada en relación a algunos destinos, como decíamos anteriormente. A su vez, las frecuencias no son lo suficientemente amplias y durante la noche se hace muy compleja la movilidad. Mientras los desplazamientos sean cortos y dentro de la ciudad, la accesibilidad está garantizada, ya sea a través del transporte público o activo, mientras que cuanto más lejano sea el destino o dependiendo del horario, se vuelve más complicado, con lo cual el derecho a la movilidad estaría siendo plenamente garantizado a través de modos privados, debido a las deficiencias que presentan el transporte público en general.

San Justo es la Localidad cabecera (Donde se encuentra la Municipalidad, el Poder judicial y el Poder Legislativo) del partido de La Matanza, Provincia de Buenos Aires.

En este caso, se encuentra la estación de ferrocarril que lleva su nombre correspondiente a la línea Roca, servicio diésel que une las localidades de Temperley y Haedo, sin embargo, el volumen de pasajeros es comparativamente menor, respecto de la línea Sarmiento en la estación de Ramos Mejía, próxima a esta última. El centro de transferencia se registra en la plaza principal donde se encuentra la Municipalidad. Constituye una estación principal donde se registran 43.300 pasajeros diarios (INTRUPUBA) y un lugar de trasbordo, aunque el mayor caudal de pasajeros se percibe en las líneas de transporte público colectivo que circulan por la zona y son

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

aproximadamente 28³. Las principales vías de circulación son La Ruta 3, Camino de Cintura, Av. Illia, Av. Yrigoyen, Av. Pte Perón (ex Kennedy), Varela, Arieta y Almafuerce. Respecto del transporte privado, en la plaza principal se emplaza una parada de taxis y por la cercanía circulan también combis que coinciden con las mismas empresas que se mencionaron anteriormente que circulaban por la ciudad de Ramos Mejía. Sin embargo, es importante destacar que aquí se observa la presencia de servicio informal de combis, sin registro ni identificación de empresas prestadoras, principalmente sobre la Ruta 3, que circulan por la misma desde localidades más alejadas en la segunda o tercera corona y tiene un punto de ascenso y descenso de pasajero en San Justo y luego en Liniers para quienes viajan hacia Capital.

En relación a las entrevistas, las mujeres que allí residen manifiestan que pudieron elegir tener sus actividades en la cercanía de su casa, ya que allí se concentran muchas actividades jurídico-administrativas, educativas, de la salud, se encuentra mayor oferta de posiciones donde insertarse laboralmente. En general coinciden en que su movilidad es en etapas, con paradas en distintos lugares para hacer distintas actividades.

El centro de San Justo presenta facilidades para desplazarse, hay buena oferta de transporte público, muchas líneas y ramales con diversos recorridos, hay remiserías y taxis. Hay transporte toda la noche, con lo cual no resulta peligroso para viajar durante la noche.

A medida que se aleja del centro es difícil la conectividad, sobre todo porque los transportes circulan por la ruta 3, con lo cual, es preciso desplazarse hacia la ruta, caminado varias cuadras para tomar un transporte. Las distancias son mayores, sobre todo a los equipamientos educativos o lugares de trabajo en capital federal, lo que ha determinado la elección de usar un automóvil.

Hay pocos desplazamientos a pie, debido a la configuración de las infraestructuras y de la gran congestión de tránsito por la cantidad de transporte que allí circulan, sumado al hecho de que saliendo del centro los recorridos son por la ruta, y allí la veredas no están preparadas para la movilidad a pie. El uso de las bicicletas también es complejo ya que no hay infraestructuras como bicisendas y la velocidad de desplazamiento de los vehículos es muy alta con lo cual en ocasiones se vuelve 'peligroso'.

En el centro de San Justo, hay gran oferta de transporte público, con recorridos que van hacia distintos destinos, a capital federal llegan varias líneas con diferentes locaciones, lo mismo al interior del municipio. Sin embargo ocurre, como en el caso anterior, que fuera de la cobertura del corredor oeste o sudoeste, la movilidad transversal hacia el norte o sur, obliga a hacer trasbordos. A su vez, la movilidad se vuelve más compleja cuando se aleja del centro hacia las zonas periféricas, depende

3-Líneas San Justo:

54,55,88,96,97,113,172,174,180,185,205,218,242,284,298,306,321,325,338,378,382,406,620,621,622,624, 628 y 630.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

de la comunicación con y a través de la ruta, lo que lleva a privilegiar elecciones privadas.

Las entrevistadas concuerdan que si el transporte público tuviera mejoras lo usarían más, con algunos cambios tales como mayor frecuencia, mejores condiciones de los coches o nuevas y mejores paradas, ya que no se observan que estén señalizadas ni que haya refugios.

Como conclusión de este caso podemos extraer que en el centro de San Justo el derecho a la movilidad puede ser ejercido a partir de diversas estrategias, ya que la cobertura del transporte es amplia, la circulación a pie es factible, de hecho la movilidad privada por momento se dificulta por la gran presencia de modos públicos y la falta de espacio para estacionar, sin embargo a medida que se aleja hacia la ruta y barrios aledaños, la accesibilidad se complejiza, ya que toda la comunicación depende de la circulación en la ruta por el metrobus y por fuera de la misma es deficiente, con lo cual ante las posibilidades se privilegia en estos casos los modos privados.

Villa Luzuriaga es una de las localidades del partido de La Matanza que limita al norte y al oeste con el partido de Morón, al este con la ciudad de San Justo, al sur con las ciudades de Rafael Castillo e Isidro Casanova, y al nordeste con la ciudad de Ramos Mejía.

En La ciudad de Villa Luzuriaga la situación que se presenta respecto a la movilidad es diferente. Si bien el ramal de ferrocarril de la línea Roca atraviesa la localidad no se halla ninguna estación principal que lleve el nombre de la misma, a su vez, no es considerado por INTRUPUBA como un centro de trasbordo. Se trata de una ciudad de características netamente residenciales, donde la población se traslada hacia otras ciudades o localidades como destino o como lugar de trasbordo. Los principales destinos son la ciudad de Morón, Haedo, Ramos Mejía y Liniers para realizar trasbordo. El transporte público se encuentra monopolizado por una única empresa que realiza los recorridos por la zona, La Cabaña es quienes administran los servicios de las 4 líneas que cubren la localidad: 242, 172, 298 y 624. Durante el día presentan buena frecuencia en hora pico, sin embargo el resto del día se presentan dificultades para viajar y por la noche no prestan servicios nocturnos, con lo cual obligan a los pasajeros a recurrir a servicios privados. Se encuentran remiserías fácilmente sin embargo no se observan paradas de taxis, el servicios de combis que se presta lo ofrecen dos empresas que trabajan en la zona. Las principales vías por donde circulan las líneas de colectivos son la Av. Pte. Perón (ex Kennedy), América, Av. Santa María, Arieta, Triunvirato e Indart. Por estas calles y avenidas como se dijo circula el transporte público de pasajeros, aunque en las zonas más alejadas (del otro lado de camino de cintura) a estas vías, quedan relegadas del acceso al transporte, con lo cual deben trasladarse a pie o buscar otras estrategias para poder acceder a los lugares por donde circulan los mismos.

A partir de las percepciones de las entrevistas diremos que el caso de Villa Luzuriaga, se trata de una ciudad dormitorio, es decir, el uso del suelo residencial condiciona a sus habitantes a desplazarse hacia otras localidades para realizar sus actividades,

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

principalmente laborales. Las entrevistadas coinciden en que en las cercanías de sus domicilios se observa una oferta de comercios para satisfacer sus demandas diarias, aunque cuando precisan algún bien específico tiene que desplazarse hacia otros centros comerciales.

En general la movilidad pública presenta algunas complicaciones en la zona ya que circulan pocas líneas que pertenecen a una sola empresa, con lo cual se encuentran 'cautivos' de las decisiones de la misma respecto a las frecuencias y recorridos. Al servicio en general lo catalogan de bueno en horarios diurnos pero reconocen que las frecuencias y tiempos de espera son muy prologados, e incluso durante la noche no hay servicios. Solo una línea de colectivo llega hacia la capital federal, el resto cubren recorridos dentro de la Región, en las cercanías al corredor oeste y sudoeste. Como en los casos anteriores, no se observa oferta de modos que permitan desplazamientos en sentido norte o sur, sin embargo aquí la situación es más compleja ya que necesariamente se deben hacer trasbordos para desplazarse hacia otros lugares que no sean localidades de La Matanza, Morón o CABA hacia Caballito. En general los testimonios concuerdan en que es una ciudad que no ha presentado lineamientos de planificación y su disposición presenta características que favorecen el transporte privado.

En este caso las mujeres también muestran movilidad en etapas y privilegian desarrollar sus actividades en las cercanías de sus domicilios, de ser posible, por las distancias, realizan sus desplazamientos a pie o en bicicleta, si no emplean modos privados, propios u otras estrategias como remises o uber y en última instancia transporte público. Sin embargo, sostienen que preferirían usar transporte público si este tuviera algunos cambios como las frecuencias o ampliara sus recorridos.

Aquí se observa una situación de mayor complejidad, ya que la movilidad se encuentra limitada para el uso de transportes públicos, que insumen más tiempo de espera y requieren empleo de más dinero para hacer trasbordos, ya sea con otros modos públicos o de un modo privado hacia alguna coordenada y de allí otro modo (el típico caso de ir hacia la estación de tren o hacia alguna avenida más céntrica donde circulan más líneas de colectivo). En estas circunstancias los modos privados o activos (pie, bici) parecieran ofrecer ventajas con respecto al público, con lo cual podría concluir que el ejercicio del derecho a la movilidad aquí está garantizado por modos privados y determinado por otros factores tales como la distancia, si son desplazamientos cortos y la persona de encuentra en buen estado, puede ser cubiertas por modos activos, sin embargo, cuando se trata de distancias más extensas, horarios nocturnos o personas con alguna limitante física, no queda alternativa más que los usos privados.

Conclusiones

Como conclusiones podemos extraer, en primer lugar, que en el corredor sudoeste, en particular en La Matanza, la estructuración no es tan marcada sobre la oferta de autopista, si no que los movimientos se observan hacia el interior o entre los

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

municipios vecinos y hacia el centro, privilegiando lo no motorizado para las distancias cortas y el transporte público para los desplazamientos más largos.

En cuanto a la cobertura de servicios públicos, las líneas parecen prestar servicios dentro del municipio, hacia el corredor oeste o hacia algunos sectores de la CABA, sin embargo, si el análisis se hiciera en forma transversal, la vinculación entre corredores muestra una deficiencia en cobertura. Tanto en el centro de San Justo, así como en el centro de Ramos Mejía, se presenta una buena cobertura de modos públicos, sin embargo a medida que nos alejamos hacia barrios más periféricos, la cobertura disminuye y los servicios se vuelven más flexibles en frecuencia y condiciones de viaje. En el caso de Villa Luzuriaga, tanto la cobertura como los servicios son deficientes, ya que hay pocas líneas y las frecuencias presentan muchas dificultades. En relación a la articulación trasversal se observa una baja conexión incluso ferroviaria a través del ramal Haedo-Temperley, aunque con muy pobre nivel de servicio, que no es registrado ni utilizado por ninguna de las entrevistadas.

Las elecciones por modos privados sigue siendo muy elevada entre las mujeres de estos municipios; las que tienen automóvil particular suelen usarlo con asiduidad, y las que no lo poseen en general reconocen la comodidad que les significaría tenerlo. Aunque es destacable el hecho de que todas las entrevistadas manifestaron que preferirían usar el transporte público si tuviera mejoras, con lo cual podemos concluir que la elección de modos privados, se encuentra asociada a la necesidad de satisfacer vacancias que presenta el transporte público en su servicio, ya sea en su cobertura, frecuencia o prestación. A su vez, también se muestra como las elecciones no motorizadas son elevadas, con lo cual indicaría la importancia de fomentar la construcción de espacios peatonales o de habilitación de espacios para circulación no motorizada en los municipios.

Por lo tanto, la importancia del ejercicio del derecho a la movilidad, debería centrarse en la construcción de estructuras que faciliten la configuración de movilidades hacia el interior de los municipios, donde se llevan adelante la mayoría de los viajes no motorizados, que representan un gran porcentaje en la distribución modal, así como el fomento de la movilidad transversal, dotando de mayor cobertura e infraestructura correspondiente.

El patrón automóvil intensivo sigue teniendo gran preponderancia también en las elecciones modales por género, con lo cual, la necesidad de emplear un automóvil particular para tener una accesibilidad garantizada, se adiciona la problemática de la exclusión de grupos sociales: las mujeres, sin acceso al transporte privado, no podrían tener una accesibilidad garantizada. En ese sentido, podríamos concluir y reafirmar a partir de la hipótesis planteada al inicio, que la exclusión no se trata sólo de un problema de cobertura o acceso al transporte público, para determinados sectores con determinados ingresos, o ciertas áreas geográficas, sino que en el caso de las mujeres la exclusión se vive en tanto quedan fuera del acceso al transporte particular, y deben generar otras estrategias, donde se ponen en juego otras variantes, como la seguridad física para llegar a destino.

Bibliografía

ABBA, Artemio. (2011) *Metrópolis argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Jornadas Regionales de Información Geográfica y Ordenamiento Territorial 2. (pp.71-114). Santa Cruz: Ministerio Secretaría General de la Gobernación.

ASCHER, Francois. (2005) "Les sens du mouvement : modernités et mobilités". En Allemand, S. et al. (dirs.). *Le sens du mouvement*. París: Belin – IVM, p. 21-35.

BLANCO, J. San Cristobal, D. y Bosoer, L (2014) "Expansión metropolitana, desigualdad social y movilidad cotidiana: el trabajo en las urbanizaciones cerradas de Buenos Aires" en: Hidalgo, R. y Janoshka, M. (edits). *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile, p. 115/128.

CEBOLLADA, Ángel (2009) "Mobility and Labor Market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Jornal of Transport Geography*. Vol, 17. Pp 226-223

CICCOLELLA, Pablo (1999): *Globalización y dualización en la región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes Inversiones y reestructuración socio-territorial en los años noventa*. Eure. VOL XXV, N° 26, (pp.5-27).

GARCÍA PALOMARES, Juan Carlos (2008) "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". *EURE*, v. 100, n° 34

GUTIÉRREZ, Andrea (2005) "Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires" en Anisio Brasileiro y otros (eds.) *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2005*, ANPET, Recife, vol. 1, pp. 56 a 67.

GUTIÉRREZ, Andrea (2012) "Gestión Metropolitana del Transporte Colectivo en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas". *Revista Iberoamericana de Urbanismo RIURB*. N° 8, pp. 89-102.

GUTIÉRREZ, Andrea y Malena Reyes (2017) "Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires". *Revista Transporte y Territorio* N° 16. ISSN 1852-7175

HANSON, Susan (2010) "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability" en: *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* vol. 17 nro. 1, pp. 5-23.

HARVEY, David. (2014) *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Akal, Buenos Aires.

LAZO, Alejandra y Contreras, Yasna (2009) "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile", *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

LEFEBVRE, H. (1968) El derecho a la ciudad, Anthropos, Paris.

MIRALLES, Carme (2005) "Transporte y Accesibilidad", Jornadas Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos. Barcelona.- 27, 28 y 29 de abril de 2005

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés (2004) urbanismo con perspectiva de género. Junta de Andalucía. Unidad de Género, consultado el 7 de julio de 2018 en: <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>

TOBIO, Constanza (1995) Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. Boletín CF+S, 13. Julio 2000. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Universidad Politécnica de Madrid. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>

TORRES, Horacio. (2001). "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". EURE, Revista latinoamericana de estudios urbano-regionales, Santiago, Vol. 26, N° 80